Deutscher Bundestag **Drucksache 16/4015**

16. Wahlperiode 04. 01. 2007

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Fritz Kuhn, Kerstin Andreae, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/3925 –

Wirtschaftlichkeit des Bahnhofprojektes Stuttgart 21

Vorbemerkung der Fragesteller

Über die Wirtschaftlichkeit des milliardenschweren Bauvorhabens Stuttgart 21 wird seit Jahren eine kontroverse Debatte geführt. Diese dürfte sich angesichts der aktuellen Entscheidung der großen Koalition von CDU/CSU und SPD zur Teilprivatisierung der Deutsche Bahn AG (DB AG) noch verschärfen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

„Stuttgart 21“ ist kein Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 und kein Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege 2004. Es handelt sich bei „Stuttgart 21“ um ein Projekt der Deutschen Bahn AG (DB AG), das diese unternehmerisch eigenverantwortlich betreibt. Die Neubaustrecke Stuttgart–Wendlingen–Ulm ist Bestandteil des Vordringlichen Bedarfs des aktuellen Bedarfsplans für die Bundesschienenwege.

Als Zuwendungsgeber hat der Bund seine Position zu „Stuttgart 21“ abschließend geregelt und seinen Beitrag auf die „Sowieso“-Kosten plafondiert, die mit dem Anteil der Neubaustrecke im Großraum Stuttgart (Stuttgart–Wendlingen) ohnehin anfallen würden (453 Mio. Euro). Der Bund hat in Aussicht gestellt, diese Kosten in Höhe von 453 Mio. Euro entsprechend der Baupreisindexentwicklung vom ursprünglich geplanten Baubeginn bis heute anzupassen. Eine weitere Anhebung des Bundesplafonds ist weder direkt noch indirekt vorgesehen.

Der Bund hat in Wahrnehmung seiner Verantwortung als Zuwendungsgeber und als Eigentümer der DB AG einen Wirtschaftsprüfer mit der Prüfung der Wirtschaftlichkeitsrechnung zum Projekt „Stuttgart 21“ beauftragt. Dabei geht es überwiegend um die Prüfung unternehmensinterner Daten.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 2. Januar 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bislang getroffen, um die Wirtschaftlichkeit des Projektes Stuttgart 21 zu prüfen?

2. Was waren die Gründe für den Aufschub der Entscheidung über das Projekt Stuttgart 21 am 23. Oktober 2006 und die erneute Überprüfung der Wirtschaftlichkeit durch den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee?

3. Welche Fragen sind für die Regierung hinsichtlich der vom baden-württembergischen Ministerpräsidenten Günther H. Oettinger und der DB AG vorgelegten Wirtschaftlichkeitsberechnungen für das Projekt Stuttgart 21 offen geblieben, und wann und von wem sollen sie beantwortet werden?

4. Welche Nutzen und welche Kosten flossen in welcher absoluten Höhe in die Wirtschaftlichkeitsberechnungen ein?

Die Fragen 1 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

5. Für welche Leistungen und Dauer hat die DB AG im Raum Stuttgart verbindliche Bestellgarantien im Schienenpersonennahverkehr und im Schienenpersonenfernverkehr abgegeben?

6. Ist der zuletzt von der DB AG eingerechnete Rationalisierungs- und Mehrerlösanteil von 126 Mio. Euro pro Jahr als Finanzierungsbeitrag für das Projekt Stuttgart 21 noch aktuell, obwohl sich künftig erhebliche Zugverschiebungen durch die Fertigstellung der Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt auf der Relation Frankfurt–München ergeben werden, weg von der Trasse über Stuttgart hin zur Trasse über Nürnberg?

7. Berücksichtigen die vorliegenden Wirtschaftlichkeitsberechnungen die in den letzten Jahren erheblich gestiegenen Stahl-, Baustoff- und Entsorgungspreise?

8. Berücksichtigen die Wirtschaftlichkeitsberechnungen, dass bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 im Jahr 2017 oder später erhebliche Instandsetzungsarbeiten im bestehenden Knoten Stuttgart getätigt werden müssten?

9. Berücksichtigt die Wirtschaftlichkeitsberechnung, dass das Projekt Stuttgart 21 mit der Erhöhung der Mehrwertsteuer ab 1. Januar 2007 voraussichtlich 90 Mio. Euro mehr kosten würde?

Die Fragen 5 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Detailfragen zur Wirtschaftlichkeitsrechnung zum Projekt „Stuttgart 21“ wird der vom Bund beauftragte Wirtschaftsprüfer beantworten. Eine Veröffentlichung der unternehmensinternen Daten ist nicht vorgesehen.

10. Hat der Bundesrechnungshof zum Projekt Stuttgart 21 Stellung bezogen, und wenn ja, mit welchen Feststellungen?

Der Bundesrechnungshof (BRH) hat aktuell keine Feststellungen getroffen. Er hat dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeitsrechnung seine beratende Tätigkeit angeboten. Das BMVBS hat das Angebot angenommen.

11. Welche Flächen des Hauptbahnhofs Stuttgart sind seit wann frei von Bahnbetriebszwecken, und welche dieser Flächen wurden noch nicht bebaut?

12. Welche Verkaufserlöse für die Flächen erzielte welche Gesellschaft der DB AG und wie sind die Rückzahlungsmodalitäten für die Erlöse im Falle einer Nichtrealisierung des Projektes Stuttgart 21?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Es wird auf die Antwort zu den Fragen 5 bis 9 verwiesen.

13. Konkurriert das Flächenangebot rund um die neue Messe auf den Fildern mit den Flächen, die durch Stuttgart 21 bisher und zukünftig von Bahnbetriebszwecken befreit werden?

14. Welche Geschossfläche ist auf den von Bahnbetriebszwecken befreiten Flächen insgesamt geplant?

15. Welche Geschossfläche ist bisher auf den von Bahnbetriebszwecken befreiten Flächen realisiert?

16. Welches Angebot an freien Geschossflächen gibt es in Stuttgart?

Die Fragen 13 bis 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Über die Fragengegenstände liegen dem Bund mangels fachlicher Zuständigkeit keine Informationen vor.

17. Berücksichtigen die vorliegenden Wirtschaftlichkeitsberechnungen die geologischen Bedingungen und Erfahrungen des Engelbergtunnelbaus an der A 81, da große Teile der Tunnelstrecken durch das gleiche Gestein führen werden und dadurch bekanntlich weitaus höhere Kosten verursacht wurden, als im Planfeststellungsverfahren ermittelt wurden?

    Wenn nicht, wer kommt für die damit verbundenen Mehrkosten auf?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 5 bis 9 verwiesen.

18. Wird der Bund Mittel für das Projekt Stuttgart 21 bereitstellen, die über die im Rahmen des Bedarfsplans vorgesehenen Bundesschienenausbauwegemittel in Höhe von 453 Mio. Euro für den Ausbau des Bahnknotens Stuttgart (Sowieso-Kosten) hinausgehen, und wenn ja, mit welcher Begründung?

19. Trifft die Aussage des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, Achim Großmann, vom August 2004 noch zu, „die Ausbauvariante ‚Stuttgart 21‘ sei nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 und des Bedarfplans 2004 für die Bundesschienenwege“, sondern ausschließlich ein Projekt der DB AG, das diese unternehmerisch eigenverantwortlich betreibe?

    Falls nicht, wie lautet die neue Position?

Die Fragen 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

20. Um wie viel teurer wurden die neuen unterirdischen Zulaufstrecken für den neuen Berliner Hauptbahnhof gegenüber den Planungen, und wer kommt für diese Mehrkosten auf?

Die ursprünglichen Gesamtkosten für die Nord-Süd-Verbindung betrugen gemäß der im Jahre 1997 zwischen dem Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes geschlossenen Finanzierungsvereinbarung 3 982 Mio. DM (2 036 Mio. Euro). Der Bundesanteil betrug 2 879 Mio. DM (1 472 Mio. Euro).

Aktuell betragen die Gesamtkosten 2 788 Mio. Euro. Die zuwendungsfähigen Kosten einschließlich der Mehrkosten werden mit Ausnahme eines Betrages in Höhe von 256 Mio. Euro, der von der DB AG zu erbringen ist, vom Bund getragen.

21. Welche Verpflichtungen bzw. Vorverträge ist der Bund mit der DB AG bezüglich der Umsetzung von Stuttgart 21 eingegangen?

Keine

22. Wie beurteilt die Bundesregierung den Umstand, dass der Vorstandsvorsitzende des Projektentwicklers Drees & Sommer gleichzeitig Geschäftsführer der DB Projektbau Südwest ist, also gleichzeitig Auftraggeber und Auftragnehmer?

Der in der Fragestellung beschriebene Sachverhalt trifft nach Informationen der Bundesregierung nicht zu.

23. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über die Verträge der anderen beteiligten Finanzierungspartner und deren bindenden Charakter?

Der Bund hat hierzu keine Kenntnisse. Es wird auf die Antwort zu den Fragen 5 bis 9 verwiesen.

24. Welche Finanzierungsvereinbarungen liegen dem Bund für das Projekt Stuttgart 21 vor?

Keine

25. Kann unter den Bedingungen der geplanten Teilprivatisierung der DB AG ein öffentliches Bauwerk noch von der DB AG und anderen privaten Investoren finanziert werden, wenn zukünftig Netz und Bahnhöfe Bundeseigentum sein sollen?

    Wenn ja, wer wäre der juristische, wer der wirtschaftliche Eigentümer des Tiefbahnhofs Stuttgart 21?

    Wer wäre juristischer, wer wirtschaftlicher Eigentümer der reinen Verkehrsstation, der kommerziellen Teile des Bahnhofs, der unterirdischen Zufahrtsgleise und der unterirdischen Zufahrtstunnel?

Die Bundesregierung erarbeitet derzeit die Gesetzesentwürfe zur Teilprivatisierung der DB AG. Erst nach Abschluss der parlamentarischen Beratungen hierzu sowie nach Verabschiedung der Gesetze lässt sich sagen, ob die Neuregelungen Auswirkungen auf die Möglichkeiten der Projektfinanzierung haben werden.

26. Was versteht die Bundesregierung in diesem Zusammenhang unter einer reinen Verkehrsstation?

Die reine Verkehrsstation umfasst die betriebsnotwendige Eisenbahninfrastruktur und nicht den kommerziellen Teil des Personenbahnhofs.

27. Wie hoch sind die Planungsausgaben für das Projekt Stuttgart 21 insgesamt?

28. Von wem werden die Planungskosten in welcher Höhe getragen?

Die Fragen 27 und 28 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aktuelle Angaben über die Planungsausgaben liegen dem Bund nicht vor. Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

29. Wie hoch ist der finanzielle Anteil des Bundes für den bisherigen Planungsvorlauf des Projektes Stuttgart 21?

Der Bund finanziert die Planungskosten aller Maßnahmen nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz über eine Pauschale auf die ausgewiesenen Baukosten. Spezielle Mittel für „Stuttgart 21“ hat er nicht bereitgestellt.

30. Hat die Bundesregierung bereits Mittel für Planung und Bau von Stuttgart 21 beim Bundesfinanzministerium für die mittelfristige Finanzplanung angemeldet?

    Wenn ja, in welcher Höhe?

Nein.

31. Wer soll der Bauherr für den unterirdischen Tiefbahnhof sein?

32. Wer soll der Bauherr für die kommerziellen Teile des Bahnhofs sein?

33. Wer soll der Bauherr der unterirdischen Zufahrtsgleise und der zugehörigen Tunnel sein?

Die Fragen 31 bis 33 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bauherren wären die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes.

34. Wer erhielte die Trassenpreise für die unterirdischen Zufahrtsgleise und wer die Pacht für den Bahnhof?

Die sich aus der Trassenvergabe ergebenden Erlöse erhielte die DB Netz AG. Erlöse aus der Erhebung von Stationsentgelten erhielte die DB Station&Service AG.

35. Wie beurteilt die Bundesregierung die Zusicherung der zu erbringenden Eigenleistungen der DB AG im Falle einer Teilprivatisierung des Unternehmens?

36. Wie beurteilt die Bundesregierung die Zusicherung der zu erbringenden Eigenleistung der DB AG im Hinblick darauf, dass die DB AG und EIU versichert haben, dass keine ausreichenden Eigenmittel zur Investition ins Bestandsnetz verfügbar seien?

37. Ist sichergestellt, dass die DB AG die Kosten für die neuen Abstell- und Wartungsanlagen übernehmen würde, die durch die Aufgabe des vorhandenen Kopfbahnhofs entstünden, da zusätzliche Investitionen außerhalb Stuttgarts erforderlich wären?

Die Fragen 35 bis 37 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

38. Wie hoch ist der indirekte finanzielle Anteil, z. B. durch die bundeseigenen Immobilien, die der Bund nach jetziger Rechtslage als Eigner der DB AG am Tiefbahnhof Stuttgart 21 übernimmt?

Der Bund ist nicht Vorhabenträger und nicht Eigentümer der entsprechenden Immobilien. Zu seinem Finanzierungsbeitrag wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

39. Hat der Bund für das Projekt des Tiefbahnhofs Finanzhilfen bei der EU-Kommission beantragt?

    Wenn ja, wie hoch sind diese und mit welchen EU-Projekten konkurriert das Bahnhofsprojekt Stuttgart 21?

Die DB Netz AG hat bisher zwei Anträge im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21 gestellt, die im Rahmen der Gewährung von Zuschüssen aus der Haushaltslinie für transeuropäische Netze positiv beschieden wurden.

Jahr	Thema	Zuschussbetrag
1997	Geologische und hydrogeologische Studien	3,5 Mio. Euro
2006	Stuttgart 21 – Studien zur Gestaltung des Knotens Stuttgart in Zusammenhang mit dem Neubau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart–Ulm(–Augsburg)	2 Mio. Euro

Anträge auf Zuschüsse aus der Haushaltslinie für transeuropäische Netze stehen grundsätzlich in Konkurrenz zu allen anderen Anträgen, gleich welcher Verkehrsträger oder Mitgliedstaat betroffen ist.

40. Hat die Bundesregierung Kenntnis über die Höhe der öffentlichen Mittel, die vom Land Baden-Württemberg und der Landeshauptstadt Stuttgart erbracht werden müssten?

Nein.

41. Wie hoch ist der originäre Eigenanteil der DB AG an den Investitionen in den Tiefbahnhof Stuttgart 21 (abzüglich der vom Land Baden-Württem-

berg zugesicherten Regionalisierungsmittel und der Erlöse aus den an die Stadt Stuttgart verkauften Bahnflächen)?

Die Frage ist Gegenstand der Prüfungen des Wirtschaftsprüfers, den der Bund beauftragt hat. Es handelt sich um unternehmensinterne Daten.

42. In welcher Höhe hat das Land Baden-Württemberg dem Bund verbindlich Eigenmittel für den Tiefbahnhof Stuttgart 21 zugesagt, und wie hoch ist der Anteil dieser Eigenmittel im Detail?

Wie hoch sind die zugesagten Haushaltsmittel, die Regionalisierungsmittel und die GVFG-Mittel, die für den Tiefbahnhof Stuttgart 21 zur Verfügung stehen sollen?

Das Land Baden-Württemberg hat dem Bund keine Eigenmittel zugesagt. Über die Haushaltsdispositionen des Landes liegen dem Bund keine Informationen vor.

43. Wie hoch werden die Schieneninvestitionen des Bundes für Neu- und Ausbaumaßnahmen in Baden-Württemberg im Zeitraum 2006 bis 2010 sein?

Die Schienenprojekte, die für Baden-Württemberg relevant sind, können dem Investitionsrahmenplan (IRP) von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes entnommen werden.

44. Wie wird sich nach Ansicht des Bundes der Bau des Tiefbahnhofs Stuttgart 21 angesichts knapper Neuinvestitionsmittel z. B. auf die Bauzeit folgender im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Projekte auswirken: Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Rheintalbahn, Ausbau der Strecke Ulm–Friedrichshafen–Lindau, Ausbaustrecke Stuttgart–Singen–Grenze D/CH sowie der Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen. Der Bund hat die Finanzierung der Investitionen in die Neubaustrecke Stuttgart–Wendlingen–Ulm in seiner Investitionsplanung ab dem Jahr 2017 vorgesehen.

45. Wie viel Prozent der GVFG-Mittel des Bundesprogramms stehen nach Ansicht des Bundes bei der Umsetzung des Projektes Stuttgart 21 noch für andere regionale Projekte wie z. B. die S-Bahn-Netze in Freiburg und Mannheim, den Ausbau der Stadtbahn in Karlsruhe, Heilbronn und Ulm und ein mögliches Stadtbahnsystem in Tübingen zur Verfügung?

Ein Prozentsatz kann seitens des Bundes nicht benannt werden, da es keine feste Quotierung gibt. Die Länder haben das Vorschlagsrecht für die Anmeldung der Projekte. Insofern ist auch im vorliegenden Fall vom Land intern eine Prioritätensetzung vorzunehmen.

46. Kommt der Bund als künftiger Eigentümer der Eisenbahninfrastruktur für die Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen von Stuttgart 21 auf?

    Wenn ja, in welcher Höhe werden diese im Einzelnen für die reine Verkehrsstation, den kommerziellen Teil des Bahnhofs, die unterirdischen Zufahrtsgleise und den Zufahrtstunnel veranschlagt?

Auch zukünftig werden die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für die Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur verantwortlich sein.

47. Gibt es vergleichende Untersuchungen zu den Instandhaltungskosten des bestehenden oberirdischen Kopfbahnhofs Stuttgart?

    Wenn ja, wie hoch wären diese und ist dabei berücksichtigt, dass wegen des Projektes Stuttgart 21 teilweise Ersatz- und Reparaturinvestitionen im Knoten Stuttgart nicht getätigt wurden, also schon längst erledigt sein sollten?

    Wenn nein, warum wurde diese Möglichkeit nicht in Erwägung gezogen?

Nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz ist die Instandhaltung unternehmerische Aufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes. Dem Bund liegen über diesen unternehmerischen Bereich keine Angaben vor. Im Übrigen tätigen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes Ersatzinvestitionen in weitestgehender unternehmerischer Eigenverantwortung.

48. Wie viel haben die folgenden Bahnhöfe gekostet:

    a) Neubau Berliner Hauptbahnhof,

Für das Projektlos „Lehrter Bahnhof/Hauptbahnhof“ hat der Bund bisher rund 480 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Der Beitrag des Bundes wird insgesamt rund 520 Mio. Euro betragen. Über die tatsächliche Höhe der Gesamtkosten für den Hauptbahnhof (inkl. der von der DB AG mit Eigenmitteln finanzierten Anteile) liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

    b) Sanierung der Hauptbahnhöfe München, Frankfurt (Main), Leipzig, Dresden und Mannheim?

Dem Bund liegen Daten über die Höhe der Sanierungskosten nicht vor. Es handelt sich hier um Maßnahmen im bestehenden Schienennetz, die die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes in weitestgehender unternehmerischer Eigenverantwortung durchführen. Der Bund finanziert nach Bundesschienenwegeausbaugesetz keine Instandhaltung. Der Bund finanziert Ersatzinvestitionen in die reine Verkehrsstation eines Personenbahnhofs. Die Frage ist an die DB Station&Service AG zu richten.

49. Wie viele Jahre veranschlagt die Bundesregierung für den Bau des Tiefbahnhofs Stuttgart 21 und die dazugehörigen Tunnelanlagen?

50. Wann kann frühestens mit dem Bau des Tiefbahnhofs Stuttgart 21 begonnen werden?

51. Wie lange würde die Sanierung des Kopfbahnhofs und der oberirdischen Gleisanlagen dauern?

52. Wann könnte mit der Sanierung des Kopfbahnhofs und der oberirdischen Gleisanlagen begonnen werden?

53. Warum benötigt der Flughafen Stuttgart nach Ansicht der Bundesregierung eine ICE-Anbindung, obwohl er auch in absehbarer Zeit kein Hub mit internationaler Bedeutung wird, und für die überwiegend regionalen Nutzer zu einer unverhältnismäßigen Verteuerung der Fahrpreise führen würde?

54. Welches sind die mit der Tunnelführung verbundenen Sicherheitsrisiken?

    Entsprechen die Planungen bereits neuesten europäischen Standards, falls nicht, mit welchen zusätzlichen Kosten ist zu rechnen?

55. Wer käme für die erhöhten Sicherheitsvorkehrungen im Tunnelbetrieb auf?

Die Fragen 49 bis 55 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

56. Wie viele der vorhandenen Nahverkehrs-Zuggarnituren, die im Raum Stuttgart eingesetzt werden, entsprechen nicht den erhöhten Brandschutzbedingungen, die für den Einsatz im Tunnelbahnhof Stuttgart 21 erforderlich wären?

    Wie hoch sind die zusätzlichen Kosten für den Austausch dieser Zuggarnituren, und wer würde diese tragen?

Der Bund besitzt über den Fragegegenstand keine Informationen. Die Frage ist an die entsprechenden Eisenbahnverkehrsunternehmen zu richten.

57. Für wie viel Prozent der Bahnhofsbenutzer bringt die Durchfahrtstation Zeitvorteile und für wie viel Prozent der Nutzer entstehen Nachteile durch die zeitversetzten Umsteigebeziehungen,

    a) im Vergleich zu heute und

    b) im Vergleich zur Alternative mit Kopfbahnhof und Integriertem Taktfahrplan?

58. Wie viele Züge fahren derzeit im Fern- und Nahverkehr im Stuttgarter Hauptbahnhof ab?

59. Sind die Kapazitäten der geplanten Variante des Tiefbahnhofs ausreichend, um im Stuttgarter Hauptbahnhof ein 30-prozentiges Verkehrswachstum an Zügen im Fern- und Nahverkehr zu bewältigen?

    Stehen in diesem Fall genug Trassen für die Zugabfertigung zur Verfügung?

Die Fragen 57 bis 59 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund besitzt über die Fragengegenstände keine Informationen. Die Fragen sind an die DB AG zu richten.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333